

Mladi za napredek Maribora

31. srečanje

PROMETNA KULTURA V SLOVENIJI

Raziskovalna naloga

SOCIOLOGIJA

064 | KÚÓŠUÁ UPÜ

T ^} 6 | KÜÒP ÖP UÜXÖV

¥[| KÜ¥ ÄÜÖÖÖS UÓÖŠÖÁ ÖÜÖÜÜ

2014, Maribor

Mladi za napredek Maribora

31. srečanje

PROMETNA KULTURA V SLOVENIJI

Raziskovalna naloga

Področje: SOCIOLOGIJA

2014, Maribor

KAZALO

KAZALO	2
POVZETEK	5
I. TEORETIČNI DEL	6
1 UVOD	6
1.1 HIPOTEZE.....	6
1.2 CILJI.....	7
1.3 METODOLOGIJA	7
2 PROMETNA KULTURA	7
2.1 Prometna varnost.....	8
2.2 Prometni predpisi in bonton	9
2.3 Država, zakoni, predpisi	18
2.4 Psihologija	19
2.5 Vzgoja in izobraževanje	20
2.6 Sodobni tehnični pripomočki v vozilu	21
2.7 Kako je v Evropski uniji?.....	22
II. EMPIRIČNI DEL	23
4 REZULTATI ANKETE	23
4.1 Osnovnošolci	24
3.2 Odrasli	31
DRUŽBENA ODGOVORNOST	36
ZAKLJUČEK	37
VIRI in LITERATURA	38
PRILOGA	41

KAZALO GRAFOV

Graf 1: Cestno prometne nesreče in smrtne žrtve, Slovenija (vira: SURS, MNZ – Policija)	9
Graf 2: Odgovori na vprašanje: »Kako pogosto prečkate cesto, kjer ni prehoda za pešce?« pri osnovnošolcih (moški) 6., 7., 8. in 9. razreda.	24
Graf 3: Odgovori na vprašanje: »Kako pogosto prečkate cesto, kjer ni prehoda za pešce?« pri osnovnošolkah 6., 7., 8. in 9. razreda.	24
Graf 4: Odgovori na vprašanje: »Kako pogosto hodite po kolesarski stezi namesto po pločniku?« pri osnovnošolcih (moški) 6., 7., 8. in 9. razreda.	25
Graf 5: Odgovori na vprašanje: »Kako pogosto hodite po kolesarski stezi namesto po pločniku?« pri osnovnošolkah 6., 7., 8. in 9. razreda.	25
Graf 6: Odgovori na vprašanje »Slovenski vozniki se ustavijo pred prehodom za pešce brez semaforja in pešču omogočijo varen prehod čez cesto.« pri osnovnošolcih 6., 7., 8. in 9. razreda.	26
Graf 7: Odgovori na vprašanje »Slovenski vozniki se ustavijo pred prehodom za pešce brez semaforja in pešču omogočijo varen prehod čez cesto.« pri osnovnošolkah 6., 7., 8. in 9. razreda.	26
Graf 8: Odgovori na vprašanje »Slovenski vozniki upočasnijo pred lužo, da pešcev ne bi poškopili z deževnico.« pri osnovnošolcih 6., 7., 8. in 9. razreda.	27
Graf 9: Odgovori na vprašanje »Slovenski vozniki upočasnijo pred lužo, da pešcev ne bi poškopili z deževnico.« pri osnovnošolkah 6., 7., 8. in 9. razreda.	27
Graf 10: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto se vozite po pločniku in ne ob robu ceste, ko ni kolesarske steze?« pri osnovnošolcih 6., 7., 8. in 9. razreda.	28
Graf 11: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto se vozite po pločniku in ne ob robu ceste, ko ni kolesarske steze?« pri osnovnošolkah 6., 7., 8. in 9. razreda.	28
Graf 12: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto stopite s kolesa in ga vodite ob sebi, ko prečkate prehod za pešce?« pri osnovnošolcih 6., 7., 8. in 9. razreda.	29
Graf 13: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto stopite s kolesa in ga vodite ob sebi, ko prečkate prehod za pešce?« pri osnovnošolkah 6., 7., 8. in 9. razreda.	29
Graf 14: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto zvonite pešču, ki Vam je v napoto, namesto, da bi se mu umaknili?« pri osnovnošolcih 6., 7., 8. in 9. razreda.	30
Graf 15: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto zvonite pešču, ki Vam je v napoto, namesto, da bi se mu umaknili?« pri osnovnošolcih 6., 7., 8. in 9. razreda.	30

Graf 16: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto prečkate cesto kjer ni prehoda?« pri odraslih.	31
Graf 17: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto hodite po kolesarski stezi namesto po pločniku?« pri odraslih.....	31
Graf 18: : Odgovori na vprašanje »Slovenski vozniki se ustavijo pred prehodom za pešce brez semaforja in pešcu omogočijo varen prehod čez cesto.« pri odraslih.....	32
Graf 19: Odgovori na vprašanje »Slovenski vozniki upočasnijo pred lužo, da pešcev ne bi poškropili z deževnico.« pri odraslih.....	33
Graf 20: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto se Vi ustavite pred prehodom za pešce brez semaforja in pešcu omogočite varen prehod čez cesto?« pri odraslih.....	33
Graf 21: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto Vi upočasnite pred lužo, da pešca ne bi poškropili z deževnico?« pri odraslih.....	34
Graf 22: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto prevozite rdečo luč?« pri odraslih.....	34
Graf 23: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto prekoračite hitrostne omejitve?« pri odraslih.	35

KAZALO SLIK

Slika 1: Prečkanje prehoda za pešce, kjer ni prehoda za pešce.....	10
Slika 2: Čakanje pred prehodom za pešce.....	11
Slika 3: Voznik je prevozil rdečo luč.....	13
Slika 4: Avto je presegel hitrostne omejitve.....	15
Slika 5: premajhna varnostna razdalja med vozili.....	16
Slika 6: Otrok, ki se igra na cesti, lahko povzroči prometno nesrečo.....	17
Slika 7: Prvi koraki k vzgoji v prometu.....	20

POVZETEK

Ste že kdaj stali na pločniku pred prehodom za pešce, brez da bi se vam kdorkoli ustavil? Vas je že kakšen brezobziren voznik poškrpil, ker je z vso hitrostjo peljal preko luže? Taki dogodki me zelo razjezijo. Zaradi tega sem se vprašal, kaj se je zgodilo s prometno kulturo v Sloveniji. Se večina voznikov drži prometnih predpisov, ali je prej obratno? Kaj pa pešci in kolesarji – so ti kaj bolj ubogljivi? Točno to sem tudi raziskal.

V prvem, teoretičnem, delu te naloge sem razložil, kaj pojem prometna kultura sploh pomeni, odgovore pa sem iskal pri policistih in kriminalistih, v različni literaturi in na spletu. Preučil sem prometne predpise in se pozanimal, kaj je bilo o prometni kulturi v Sloveniji že zapisanega.

V drugem, praktičnem, delu raziskovalne naloge sem o vozniški kulturi intervjuval policiste in anketiral voznike, kolesarje ter pešce. Raziskal sem tudi, ali se vozniki dejansko držijo pravil na cesti.

I. TEORETIČNI DEL

1 UVOD

Idejo za raziskovalno nalogo »Prometna kultura v Sloveniji« sem dobil, ko sem razmišljal o tem, kaj bi lahko bile možne teme za raziskovalno nalogo. Vse, na katere sem najprej pomislil, so bile nekako povezane z računalniškimi igricami, a sem si mislil, da bo takišnih raziskovalnih nalog verjetno na tone. Zato sem začel razmišljati tudi v druge smeri. Preblisk sem dobil, ko sem nekega jutra videl atija, kako je prevozil rdečo luč. To mi je dalo idejo, da lahko napišem nekaj o upoštevanju prometnih pravil. Mama mi je nato predlagala naslov »Prometna kultura v Sloveniji«, ki mi je bil tako všeč, da sem ga uporabil v tej raziskovalni nalogi.

Komaj pozneje sem ugotovil, da prometne kulture ni tako lahko definirati. Pojem namreč ne pomeni le upoštevanja pravil, ampak vse, povezano s prometom – sociološki, psihološki, vzgojno-izobraževalni, gospodarski vidik, itd. Ker je prostor omejen, sem se v raziskovalni nalogi osredotočil predvsem na prometne predpise.

1.1 HIPOTEZE

Pred začetkom raziskave z uporabo ankete in intervjuja sem si postavil naslednje hipoteze, ki sem jih želel potrditi ali zavreči:

H1: Mlajši osnovnošolci (6. in 7. razred) se prometnih predpisov pogosteje držijo kot starejši (8. in 9. razred).

H2: Ženske vseh starosti se prometnih predpisov držijo dosledneje kot moški.

H3: Vozniki, mlajši od 40 let, se prometnih predpisov držijo redkeje kot vozniki nad 40 let.

H4: Slovenci imamo negativno mnenje o prometni kulturi slovenskih voznikov.

1.2 CILJI

Cilji, ki sem si jih postavil pred pisanjem te naloge so bili:

- se seznaniti s pomenom pojma prometna kultura,
- ugotoviti, s katerimi področji je prometna kultura povezana,
- izvesti anketo in
- ugotoviti, kakšna je kultura slovenskih udeležencev v prometu.

1.3 METODOLOGIJA

Pri raziskovanju sem uporabil dve različni metodi dela:

- intervju in
- anketo.

2 PROMETNA KULTURA

Preden se lotim definiranja pojma prometna kultura, bom skušal najprej razložiti pojem kultura. Pogledal sem nekaj definicij, ki jih najdemo v vedi sociologija.

»Ker ljudje nimamo nagonov, ki bi usmerjala naša dejanja, mora zato naše vedenje temeljiti na naučenih navodilih. Da bi družba lahko delovala učinkovito, morajo biti ta navodila skupna vsem njenim članom. Brez skupne kulture člani družbe ne bi mogli komunicirati in sodelovati, kar bi povzročilo zmešnjavo in nered. Zato ima kultura dve bistveni značilnosti: prvič, kultura je naučena in drugič, kultura je skupna. Brez kulture ne bi bilo človeške družbe.« (Haralambos in Holborn, 1999)

Kulturo pa lahko gledamo tudi kot rezultat odnosov v družbi, kar nas pripelje do kulture varnosti. Kultura varnosti je »skupek vrednot in prepričanj, ki določajo smer po kateri se družba organizira in deluje v zadevah, ki vplivajo na njeno varnost.« (AAA fundacija, 2007) V tem primeru se lahko varnost nanaša tudi na točno določeno področje, v našem primeru je to prometna varnost.

Podobno je s prometno kulturo. Ker definicije prometne kulture nisem našel v nobenem izmed meni dostopnih virov, sem o pojmu povprašal dva strokovnjaka, kriminalista iz Celja in načelnika policijske postaje v Mariboru.

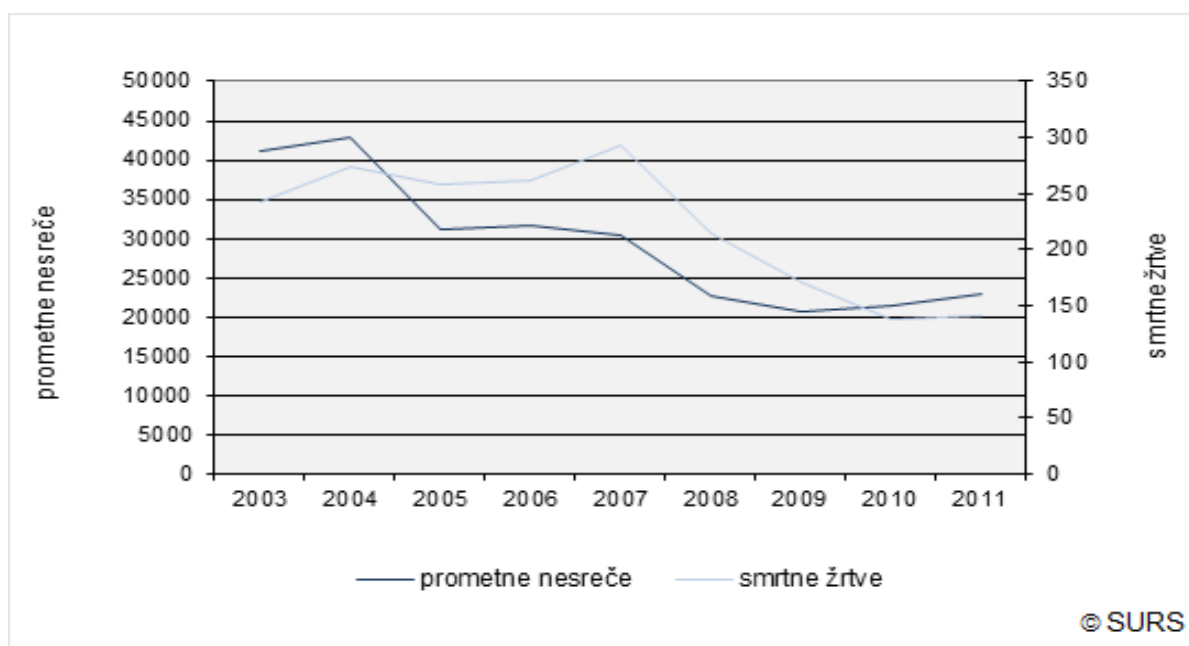
Prvi, g. Samo Žerdoner, mi je povedal, da je prometna kultura zelo širok pojem, pod katerega prištevamo vsa dejanja, ki jih posamezen udeleženec v prometu naredi. Drugi, g. Franc Virtič, pa je dodal še, da moramo prometno kulturo gledati širše, podobno kot kulturo nasplah in da ne smemo pozabiti na številna druga področja, ki močno vplivajo na prometno kulturo. Takšna področja so: sociologija, statistika, psihologija, vzgoja in izobraževanje ter druga. Seveda pa so vsem kriminalistom in policistom na področju prometne kulture najpomembnejši varnost in prometni predpisi.

2.1 Prometna varnost

Evropska Unija in Slovenija nista zadovoljni s svojo prometno varnostjo. Čeprav se prometna varnost v zadnjem desetletju sicer izboljšuje, v Sloveniji in EU še nismo zadovoljni z rezultati.

Statistični podatki kažejo, da se je od leta 2003 – 2009 prometna varnost zelo izboljševala, v zadnjih štirih letih pa je napredek prepočasen oziroma ga skorajda ni. To lahko razberemo tudi iz grafa 1.

Graf 1: Cestno prometne nesreče in smrtne žrtve, Slovenija (vira: SURS, MNZ – Policija)



»Prometna varnost pa ni odvisna le od novih zakonov in policije, ampak predvsem od vzgoje vseh udeležencev v prometu, preventive, strpnosti ter dobre prometne kulture. K boljši varnosti navsezadnje pripomore tudi infrastruktura in skrb proizvajalcev za zvišanje varnosti prevoznih sredstev.« (Hojnik, 2008)

2.2 Prometni predpisi in bonton

To področje v Sloveniji zakonsko ureja Zakon o pravilih cestnega prometa, h kateremu se bomo v naslednjih poglavjih večkrat vrnil.

Veliko ljudi se ne drži vseh cestnih predpisov, kaj šele da bi upoštevali cestni bonton (pravila lepega obnašanja na cesti). Poglejmo si nekaj primerov.

- Številni pešci, še posebej otroci, radi prečkajo cesto tam, kjer ni označenega prehoda. S tem ogrožajo sebe, pa tudi voznike in druge udeležence prometa.

Zakon o pravilih cestnega prometa o tem pravi:

83. člen

(udeležba pešcev v cestnem prometu)

(7) Pešec mora prečkati vozišče na prehodu za pešce, če je ta oddaljen od njega manj kot 100 metrov. Pešec ne sme prečkati vozišča zunaj prehoda za pešce, če sta smerni vozišči fizično ločeni ali ju loči neprekinjena ločilna črta.

(8) Pešec mora prečkati vozišče brez ustavljanja in po najkrajši poti. Preden stopi na vozišče, se mora prepričati, če to lahko varno stori.

(Zakon o pravilih cestnega prometa, Uradni list RS, št. 82/2013; 4.2. 2014, 17.26)



Slika 1: Prečkanje prehoda za pešce, kjer ni prehoda za pešce.

(<http://images0.zurnal24.si/slika-original-1354265899-63579.jpg>, sa 4.2.2014)

- Velikokrat se tudi zgodi, da se vozniki avtomobilov ne ustavijo pred prehodom za pešce, tudi če vidijo, da želi pešec prečkati cesto. Večkrat lahko vidimo tudi, da se vozniki ne zaustavijo niti v primeru, ko je pešec že prečkal polovico ceste.

Zakon o pravilih cestnega prometa o tem pravi:

41. člen

(vožnja z vozilom na prehodu za pešce)

(1) Na prehodu za pešce, na katerem promet ni urejen s svetlobnimi prometnimi znaki ali ga ne ureja pooblaščen uradna oseba, morajo vozniki in drugi udeleženci cestnega prometa omogočiti pešcem varno prečkanje vozišča, ki so na prehodu ali stopajo nanj.

(2) Določba prejšnjega odstavka tega člena se uporablja tudi na prehodu za pešce na kolesarski stezi ali drugi prometni površini.

(Zakon o pravilih cestnega prometa, Uradni list RS, št. 82/2013; 4.2. 2014, 17.26)



Slika 2: Čakanje pred prehodom za pešce.

*(<http://www.slovenskenovice.si/crni-scenarij/doma/na-ljubljanski-cesti-voznik-zbil-otroka>
4.2.2014, 19.28)*

- Številni pešci se srečujemo tudi z brezobzirnimi vozniki, ki ne upočasnijo vožnje pred lužami. Da bodo ob tem poškrpili pešca, jih sploh ne zanima.

- Vozniki avtomobilov velikokrat prevozijo rdečo luč na semaforju, še posebej takrat, ko se luči na semaforju menjujejo, vendar so prepričani, da bodo pravočasno prišli skozi. Še večkrat rdečo luč prevozijo, kadar mislijo, da so v križišču povsem sami in zato s tem nikogar ne ogrožajo. Številne prometne nesreče so se zgodile prav zaradi prezrtih vozil.

Zakon o pravilih cestnega prometa o tem pravi:

99. člen

(svetlobni prometni znaki)

(1) Udeleženci cestnega prometa se morajo ravnati po barvah luči na semaforju, ki imajo naslednji pomen:

1. rdeča luč – prepovedana vožnja vozil oziroma hoja pešcev;
2. rumena luč – prepovedana vožnja, razen v primeru, ko se vozilo pri vožnji z dovoljeno hitrostjo ne more varno ustaviti zaradi premajhne oddaljenosti od semaforja;
3. zelena luč – prost prehod in obveznost za voznika, da brez odlašanja odpelje oziroma nadaljuje vožnjo;
4. zelena luč v obliki puščice pomeni:
 - na luči semaforja – voznik sme voziti le v smeri puščice;
 - kot dopolnilni znak na semaforju – kljub rdeči ali rumeni luči na semaforju sme voznik voziti v smeri puščice, pri tem pa ne sme ovirati vozil, ki vozijo po cesti, na katero se vključuje;
5. rdeča in rumena luč, ki gorita hkrati – prepovedana vožnja in napoved, da se bo prižgala zelena luč;
6. rumena utripajoča luč – vozi posebno previdno. Enak pomen ima rumena utripajoča luč, ki se uporablja kot samostojni svetlobni znak.

(2) Rumena luč v obliki puščice, ki je postavljena pri izhodu s križišča, obvešča voznike, ki so na križišču in zavijajo levo, da se je za vozila, ki prihajajo z nasprotne strani, na semaforju že prižgala rdeča luč in da lahko nadaljujejo vožnjo in zapustijo križišče.

(3) Glede medsebojne prednosti med vozili na križišču, na katerem je promet urejen s semaforji, se uporabljajo prometna pravila o prednosti, ki sicer veljajo na križišču.

(4) Za pešca velja zaporedje zelena-rdeča-zelena luč. Če se namesto zelene prižge rdeča luč, medtem ko prečka vozišče, mora prečkanje nadaljevati.

(5) Vozniki koles morajo upoštevati svetlobne znake za pešce, če potekata pešpot in kolesarska pot ena ob drugi in ni posebnih svetlobnih znakov za kolesarje.

(6) Stalno svetleč svetlobni znak nad prometnim pasom pomeni:

1. rdeč X – promet na prometnem pasu je prepovedan;
2. zelena puščica, usmerjena navpično navzdol – prometni pas je odprt za promet;
3. rumena utripajoča puščica, usmerjena poševno navzdol – prometni pas je treba zapustiti v smeri puščice.

(Zakon o pravilih cestnega prometa, Uradni list RS, št. 82/2013; 4.2. 2014, 17.26)



Slika 3: Voznik je prevozil rdečo luč

(http://www.sptimes.com/2008/03/03/images/tb_Redlight_450.jpg , 4.2.2014, 19:31)

- Najpogostejši prekršek je prekoračenje hitrostne omejitve. Vozniki se zelo neradi držijo omejitev, še posebej na avtocestah, kjer želijo pokazati, kaj njihov jekleni konjiček zmore, mnogi pa tudi uživajo v hitrosti. Podobno je v mestih in naseljih, kjer so omejitve nizke, šoferji pa niso dovolj potrpežljivi za takšno vožnjo.

V Mariboru so se boja z mestnimi divjaki pred časom lotili s postavitvijo številnih radarjev v križiščih. Ti radarji so snemali vse – od prevoženih rdečih luči do prevelikih hitrosti. Ljudje so močno protestirali, ker je bilo radarjev preveč (radar je bil skoraj v vsakem križišču). In ker so delali številne prekrške, je bilo izrečenih ogromno kazni.

Zakon o pravilih cestnega prometa o tem pravi:

45. člen

(hitrost vožnje)

(1) Voznik mora hitrost in način vožnje prilagoditi poteku, tehničnim in drugim lastnostim ceste, stanju vozišča, preglednosti, vidljivosti, prometnim in vremenskim razmeram, stanju vozila in tovora ter svojim vozniskim sposobnostim tako, da ves čas vožnje obvladuje vozilo oziroma, da ga lahko ustavi pred oviro, ki jo, glede na okoliščine, lahko pričakuje.

(2) Voznik, ki se približuje križišču, prehodu ceste čez železniško progo, prehodu za pešce, kolesarski stezi, prehodu za kolesarje ali drugi prometni površini, mora voziti posebno previdno. Voziti sme s takšno hitrostjo, da lahko varno ustavi in pusti mimo vozila in druge udeležence cestnega prometa, ki imajo na križišču prednost, da lahko varno ustavi pred prehodom za pešce, pred prehodom ceste čez železniško progo oziroma, da lahko vozilo ustavi, če bi z vožnjo preko prehoda ogrožal pešce in kolesarje.

(3) Prepovedano je sunkovito speljevanje, zaviranje ali ustavljanje, razen v nevarnosti. Voznik dvosednega vozila mora voziti tako, da ne zmanjšuje stabilnosti vozila, zlasti ne sme izpuščati krmila ali se voziti po dveh kolesih. Voznik enosednega vozila mora voziti tako, da ne zmanjšuje stabilnosti vozila, zlasti ne sme izpuščati krmila ali se voziti po enem kolesu.

(4) Voznik ne sme brez upravičenega razloga voziti tako počasi, da bi oviral druge udeležence v cestnem prometu. Voznik vozila, ki vozi na čelu kolone z nižjo hitrostjo od največje dovoljene hitrosti in od hitrosti prometnega toka vozil na smernem vozišču, za katerim se nabere kolona vozil, se mora, če ga kolona ne more varno prehiteti, na prvem primernem kraju umakniti z vozišča in pustiti kolono vozil mimo.

(5) Ob zmanjšani vidljivosti, manjši od 50 metrov, morajo vozniki motornih vozil, ki prevažajo nevarno blago, in vozniki motornih vozil, s katerimi se opravlja izredni prevoz, razen izrednih prevozov, ki se opravljajo zaradi zagotavljanja prevoznosti cest (pluženje in posipanje), zmanjšati hitrost tako, da je izključeno vsako ogrožanje in ustaviti na najbližjem parkirnem prostoru ter poskrbeti za varnost vozila in tovora. Enako velja v primeru, če je cesta spolzka zaradi snega, ledu ali drugih razlogov, ter v primeru, če je zaradi vetra ali drugih okoliščin zmanjšana stabilnost vozila.

46. člen

(najvišje dovoljene hitrosti)

(1) Najvišja dovoljena hitrost vozila je:

1. na cestah v naselju 50 km/h;
2. v območju omejene hitrosti 30 km/h;
3. v območju umirjenega prometa in v območju za pešce 10 km/h.

(2) Na posameznih cestah v naselju ali njihovih delih je največja dovoljena hitrost za vozila lahko največ 70 km/h, če varnost prometa in predpisani prometno tehnični elementi to omogočajo in je to določeno s predpisanim prometnim znakom.

(3) Na cesti zunaj naselij je najvišja dovoljena hitrost za vozila:

1. na avtocestah 130 km/h;
2. na hitrih cestah 110 km/h;
3. na vseh ostalih cestah 90 km/h.

(Zakon o pravilih cestnega prometa, Uradni list RS, št. 82/2013; 4.2. 2014, 17.26)



Slika 4: Avto je presegel hitrostne omejitve.

<http://us.123rf.com/400wm/400/400/olivier1/olivier11204/olivier1120400107/13363432-car-driving-too-fast-by-a-police-speed-limit-monitor-trailer-in-a-residential-neighborhood.jpg>,
11.2.2014, 12.18)

- Velikokrat vidimo in doživimo, da nekdo za nami vozi s premajhno varnostno razdaljo, s čimer izzove voznikovo slabo voljo. To lahko pripelje do manjše zbranost voznika in posledično do povečanja možnosti za nesrečo.

Zakon o pravilih cestnega prometa o tem pravi:

44. člen

(razdalja med vozili)

(1) Voznik, ki vozi za drugim vozilom po istem prometnem pasu, mora voziti za njim na razdalji, ki ni manjša od razdalje, ki jo pri hitrosti, s kakršno vozi, prevozi v dveh sekundah (varnostna razdalja) oziroma na razdalji, določeni s prometnim znakom.

(2) Varnostna razdalja mora ne glede na vozne razmere omogočati, da:

– lahko voznik zmanjša hitrost ali ustavi in s tem prepreči trčenje, če voznik, ki vozi pred njim, zmanjša hitrost ali ustavi,

– se lahko voznik, ki prehiteva, varno vrne na izhodiščni prometni pas.

(3) Ne glede na prvi odstavek tega člena se ob dobrih prometnih razmerah, kadar se oblikuje kolona, ki vozi z zmanjšano hitrostjo, varnostna razdalja lahko zmanjša, vendar ne sme biti manjša od razdalje, ki jo vozilo pri hitrosti, s kakršno vozi, prevozi v eni sekundi (minimalna varnostna razdalja).

(Zakon o pravilih cestnega prometa, Uradni list RS, št. 82/2013; 4.2. 2014, 17.26)



Slika 5: premajhna varnostna razdalja med vozili.

(http://images0.zurnal24.si/slika-_original-1375853683-732695.jpg 4.2.2014, 19.35)

- Tudi pešci smo krivi za marsikatero prometno nezgodo. Zelo radi, še posebej to velja za mlade, korakamo po cesti ali kolesarski stezi, namesto po za to namenjenih pločnikih.

Zakon o pravilih cestnega prometa o tem pravi:

83. člen

(udeležba pešcev v cestnem prometu)

- (1) Pešci morajo uporabljati prometne površine, namenjene hoji pešcev.
- (2) Če na vozišču ali ob njem ni pasu za pešce, pešpoti ali pločnika, je pa kolesarska pot ali steza, smejo hoditi pešci po kolesarski poti ali stezi, vendar tako, da ne ovirajo kolesarjev in voznikov koles s pomožnim motorjem.
- (3) Pešec ne sme hoditi po vozišču ali se zadrževati na njem, prav tako ne sme nanj nenadoma stopiti.
- (4) Ne glede na določbo prejšnjega odstavka smejo hoditi pešci po vozišču tam, kjer ni pločnika, pešpoti ali kolesarske steze. Pešci morajo hoditi ob levem robu vozišča v smeri hoje.
- (5) Izjemoma lahko pešci hodijo po desni strani vozišča v smeri hoje, kjer je to zanje varneje (nepregledni ovinek, ovira na vozišču ipd.).

(Zakon o pravilih cestnega prometa, Uradni list RS, št. 82/2013; 4.2. 2014, 17.26)



Slika 6: Otrok, ki se igra na cesti, lahko povzroči prometno nesrečo.

(<https://www.google.com/search?q=pe%C5%A1ec+na+cesti&rls=com.microsoft:en-US&source>, 4.2.2014)

Naštel sem le nekaj primerov, kjer udeleženci v prometu kršijo prometne predpise in bonton. Kot vidimo, je primerov, v katerih udeleženci v prometu kršijo predpise in pravila cestnega bontona zelo veliko. Postavlja se vprašanje, kaj narediti za izboljšanje varnosti v prometu.

2.3 Država, zakoni, predpisi

»Kljub vsem navedenim primerom slabe prometne kulture je država glede zvišanja prometne kulture in varnosti še vedno preveč pasivna. Dela na področju represije, se pravi zvišuje kazni, kar pa posameznika, ki je bil kaznovan, ne naredi nič bolj kulturnega in odgovornega, ampak samo bolj pohlevnega.« (Hojnik, 2008).

Vidimo torej, da velike kazni, ki jih poznamo pri nas (in v številnih državah) ne rešijo težave.

Tabela 1: Cestnoprometne nesreče in udeleženci v nesrečah, Slovenija (vir: SURS, MNZ – Policija)

	2011	2012	<u>2012</u> 2011
	število		indeks
<i>Prometne nesreče – skupaj</i>	22.913	22.035	96,2
s smrtnim izidom	129	122	94,6
s telesno poškodbo	7.089	6.742	95,1
z materialno škodo	15.695	15.171	96,7
<i>Udeleženci – skupaj</i>	42.105	39.971	94,9
smrtne žrtve	141	130	92,2
s hudo telesno poškodbo	919	848	92,3
z lahko telesno poškodbo	8.754	8.300	94,8

Tabela 1 prikazuje, da se v zadnjih treh letih število prometnih nesreč, število lažje in težje poškodovanih ter število mrtvih ni kaj dosti spreminjalo. Drugače povedano, stanje cestno prometne varnosti se izboljšuje, vendar ne dovolj hitro (velja tudi za EU).

Zakaj država pri doseganju ciljev ni uspešna? Razloge je verjetno potrebno iskati v neustreznem sistemu kaznovanja, v preslabem izobraževanju, premalo vzgoje, predvsem pri najmlajših.

»Zavedati se moramo, da nas za varnost soljudi in lastno varnost skrbi zaradi razumnega spoznanja in ne zaradi strahu pred represijo.« (Hojnik, 2008)

Pisci zakonov in prometni strokovnjaki bi morali imeti v mislih, da naj najprej najdejo bolj prijazne in učinkovite načine za zvišanje prometne varnosti, na primer izobraževanje, vzgoja ali preventiva. Šele, če se bi pokazalo, da ti načini ne prinašajo rezultatov, naj se lotijo zviševanja kazni.

2.4 Psihologija

Na prvi pogled prometna kultura za večino udeležencev v prometu nima nikakršne zveze z psihologijo. Ko pa malo razmislimo, vidimo, da je psihologija s prometom še kako močno povezana. Psihologija je povezana z vsakim udeležencem v prometu, tako z otroci, kakor tudi s tistimi, ki so v prometu že celotno življenje.

Primerov na to temo je veliko. Nekoga je strah prometne nesreče in zaradi tega vozi počasi, s čimer ogroža promet. Spet drugega ni strah ničesar na tem svetu in se postavlja z divjanjem. Otroci se pogosto še ne zavedajo nevarnosti, ki na njih preže na vsakem prometnem koraku.

Do mnogih prometnih nesreč pride, zaradi prevelikega voznikovega zaupanja v svoje vozilo. Tehnična opremljenost, ki jo moderna vozila ponujajo, še ne zagotavljajo popolne varnosti. S tehniko moramo znati tudi upravljati. To ima največji vpliv na mlade udeležence prometa, ki radi dokazujejo sposobnosti svojega vozila, ob tem pa so še pod pritiskom sovrstnikov in so zato še bolj nagnjeni k dokazovanju.

2.5 Vzgoja in izobraževanje

Otroci bi se morali zelo zgodaj začeti osveščati o prometni kulturi in varnosti. Prvi vzgojitelji so starši, ki jih naučijo temeljev prometne vzgoje in predvsem varnosti. Pozneje vlogo staršev prevzame vrtec, šola in nato druge prometne izobraževalne ustanove. Otroci se morajo čimprej zavedati, da v prometu sodelujemo vsi in prepoznati, ki na njih prežijo ves čas.



Slika 7: Prvi koraki k vzgoji v prometu.

(vir: http://www.os-dekani.si/Galerija/%C5%A0olsko%20leto%202008_2009/1.%20razred%20se%20predstavi/002%20policaj%20na%20obisku.JPG, 4.2. 2014, 18.49)

»Vzgoja pomeni namerno delovanje odraslega človeka usmerjeno v drugega, praviloma otroka ali mladostnika. Gre za medčloveški odnos, pri katerem se prvi zaveda dosega svojih dejanj v večji meri ali na drugačen način kot drugi v odnosu. Običajno pojem vzgoja uporabljamo za odnos staršev do otrok in učiteljev do učencev, vendar le v pozitivnem smislu, torej takrat, ko gre za spodbudo tako imenovanega prvega v odnosu do drugega« (Vzgoja, 2012).

V Sloveniji za prometno vzgojo otrok skrbijo tudi policisti, ki obiskujejo učence nižjih razredov prvi šolski dan.

»Razvoj družbe in z njo promet je prinesel nesluten napredek in s tem spremenil svet v katerega vstopajo otroci. Tako so že prvi trenutki, ko otrok pride v stik z okolico, povezani s prometom. Vsak nov dan pa postavlja pred otroka in nas nove izzive, obveznosti in nevarnosti. Zato moramo otroka čim prej pripraviti na samostojnost v prometu. Pripraviti ga moramo na nekaj, kar zaradi svoje duševne in telesne razvitosti skoraj do desetega leta starosti v resnici še ne bo zmožel. Vendar je ta priprava edina pot, da si bo pridobil potrebno znanje, izkušnje in načela, ki ga bodo vodila v prometu vse življenje, predvsem pa se bo naučil varno vesti v prometu. Zavedati se moramo, da hote ali nehote, otroka prometno vzgajamo vsak trenutek, ko smo z njim v prometu. Zato z vzgojo ne smemo odlašati in moramo začeti čim prej.« (Markl in Žlender).

Vendar se učenje o prometni varnosti naj nikar ne ustavi z leti vzgoje. Še dolgo po tem se moramo učiti in izobraževati o prometu, prometni varnosti in prometni kulturi. To je zgodba, ki se ne zaključí nikdar.

2.6 Sodobni tehnični pripomočki v vozilu

V moderni dobi se srečujemo z veliko novimi tehnološkimi napravami. Veliko teh naprav je prišlo tudi v naša prevozna sredstva. Prav to se mi v tem trenutku zdi največja težava pri varnosti v prometu.

Pri tem mislim predvsem na mobilne telefone, številni vozniki pa uporabljajo tudi navigacije. Praktično vsak voznik med vožnjo posluša radio, mnogi med njimi ga poslušajo mnogo preglasno.

Poglejmo si, kaj o tem pravi Zakon o varnosti cestnega prometa (72. člen):

»(1) Voznik med vožnjo ne sme uporabljati opreme ali naprav na način, ki bi zmanjševale njegovo slušno ali vidno zaznavanje ali zmožnost obvladovanja vozila (maska, slušalke, telefon itd.).

(2) Voznik med vožnjo ne sme poslušati radia ali drugih zvočnih naprav s takšno glasnostjo, ki mu onemogoča normalno slušno zaznavanje v cestnem prometu.

(3) Ne glede na določbo prvega odstavka je med vožnjo dovoljeno telefoniranje, vendar le ob uporabi v vozilo vgrajene naprave za prostoročno telefoniranje ali brezžične slušalke za eno

uho, če vozniku pri tem ni treba fizično upravljati s telefonskim aparatom. Pri opravljanju nalog, potrebnih za reševanje življenja ali premoženja, preprečitev ali odpravo velike materialne škode, preprečitev ali odpravo onesnaženja okolja in nalog policije, je med vožnjo dovoljena uporaba radijske postaje.« (Zakon o varnosti cestnega prometa, 2013)

Tukaj je treba priznati, da so številni tehnični pripomočki za voznike koristni in zato izboljšujejo prometno varnost. Pogoj pa je pravilna in varna uporaba le-teh, saj nas napake lahko pripeljejo v nevarnost.

2.7 Kako je v Evropski uniji?

Prometna kultura v Sloveniji je v primerjavi z večino drugih držav EU na precej nižji ravni. Rezultate strokovnjaki merijo na več načinov, najbolj pogost je tisti s številom nesreč na število prebivalcev. Najbolj uspešne in varne države v EU na področju prometne kulture in varnosti v zadnjih letih so Islandija, Velika Britanija, Švedska, Švica in Nizozemska. Za večjo varnost skrbijo predvsem z uvajanjem prometne vzgoje v šolske učne načrte.

V večini naštetih držav je prometna vzgoja sestavni del pouka. Po nekod je prometna vzgoja samostojni predmet, drugje pa vključen v učni načrt drugega predmeta. Tega je v Sloveniji bolj malo.

II. EMPIRIČNI DEL

3 REZULTATI ANKETE

V okviru raziskovalne naloge sem izvedel anketo, namenjeno različnim udeležencem v prometu – pešcem, kolesarjem in voznikom osebnih avtomobilov.

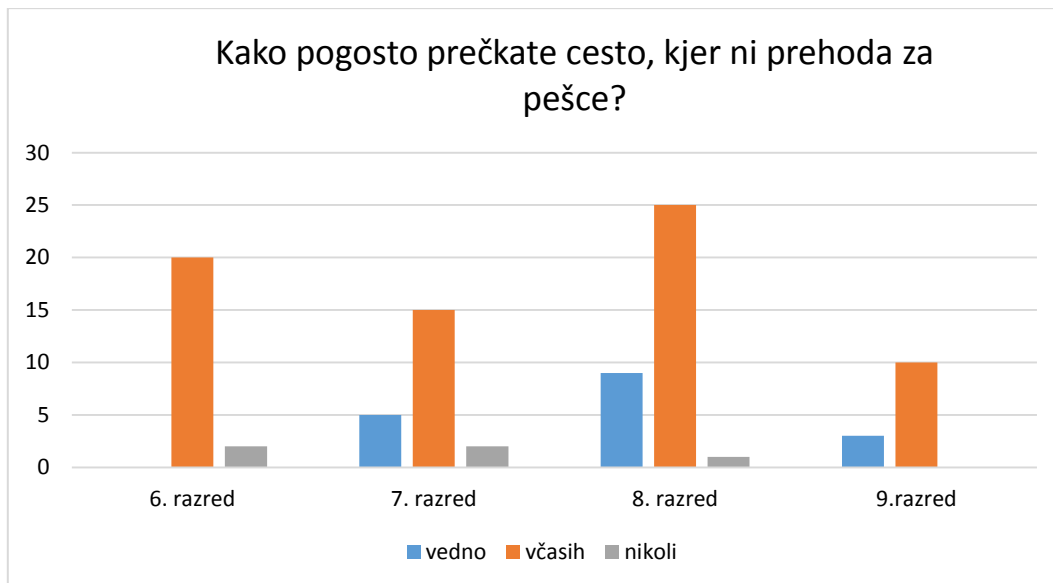
V spodnji tabeli (tabela št. 2) je predstavljen vzorec populacije, ki sem ga vključil v anketiranje.

Tabela 2: Vzorec populacije vključen v anketiranje

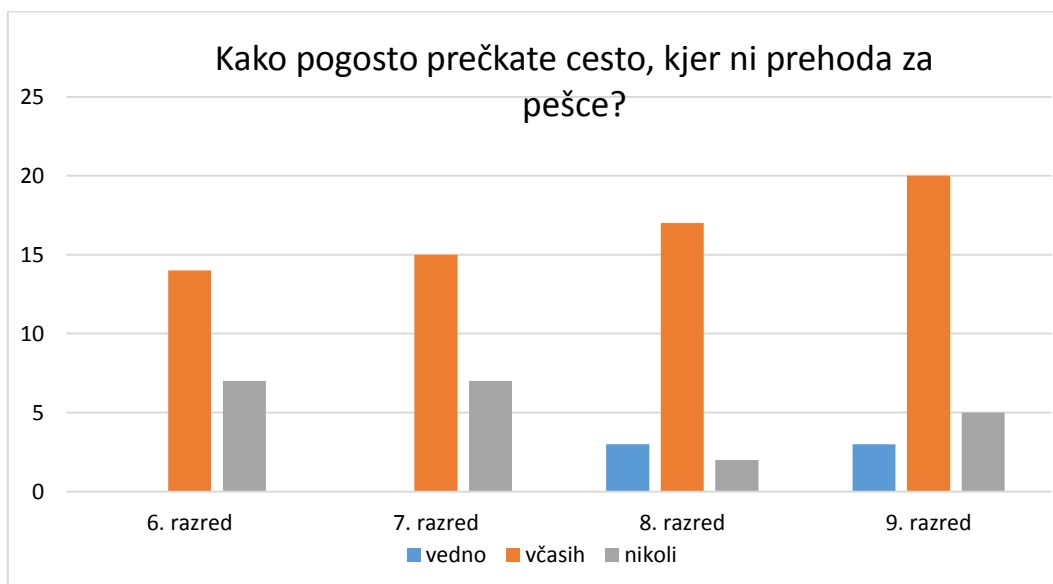
	Ženske	Moški	Skupaj
6. razred	21	25	46
7. razred	22	22	44
8. razred	22	35	57
9. razred	28	13	41
osnovnošolci	93	95	188
odrasli pod 40 let	16	30	46
odrasli nad 40 let	27	28	55
odrasli	43	58	101

3.1 Osnovnošolci

Graf 2: Odgovori na vprašanje: »Kako pogosto prečkate cesto, kjer ni prehoda za pešce?« pri osnovnošolcih (moški) 6., 7., 8. in 9. razreda.



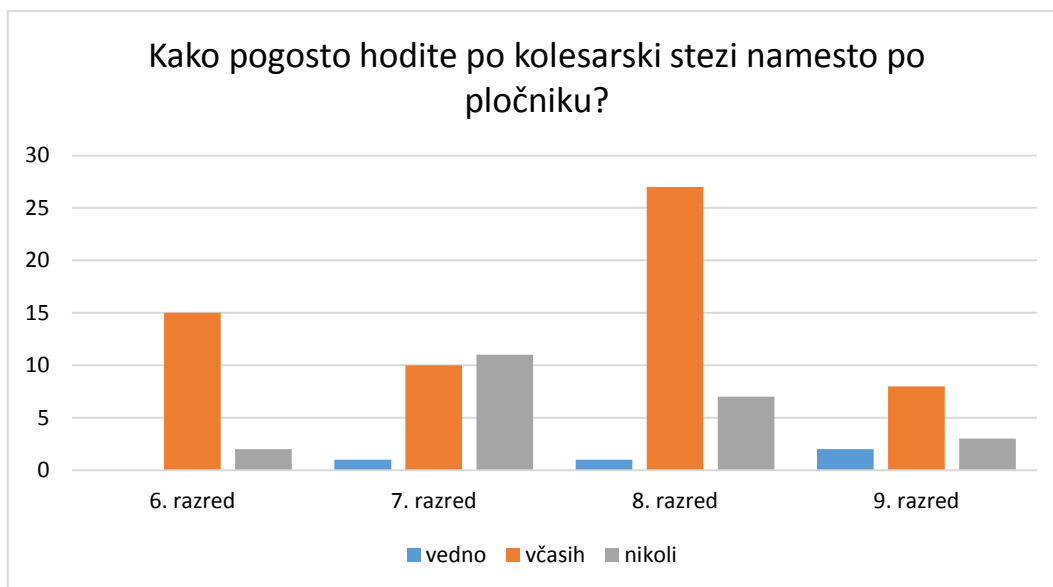
Graf 3: Odgovori na vprašanje: »Kako pogosto prečkate cesto, kjer ni prehoda za pešce?« pri osnovnošolkah 6., 7., 8. in 9. razreda.



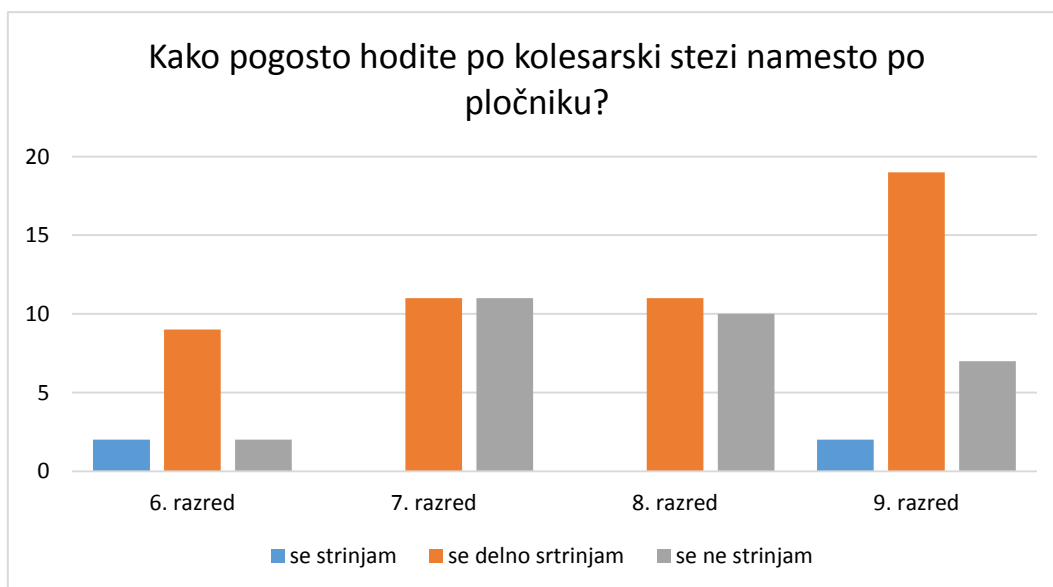
Iz grafov 2 in 3 je razvidno, kako pogosto šolarji prečkajo cesto, kjer ni prehoda za pešce. Večina otrok (ne glede na spol) odgovarja, da je pripravljena prekršiti pravilo, kadar jim to odgovarja. Slaba tretjina dečkov pravilo krši zmeraj, zelo malo je takšnih, ki ga vedno

upoštevajo. Pri dekletih je situacija drugačna. Skoraj tretjina pravila nikdar ne krši, za stalno prečkanje ceste, kjer ni prehoda za pešce pa se odloči le šestina.

Graf 4: Odgovori na vprašanje: »Kako pogosto hodite po kolesarski stezi namesto po pločniku?« pri osnovnošolcih (moški) 6., 7., 8. in 9. razreda.



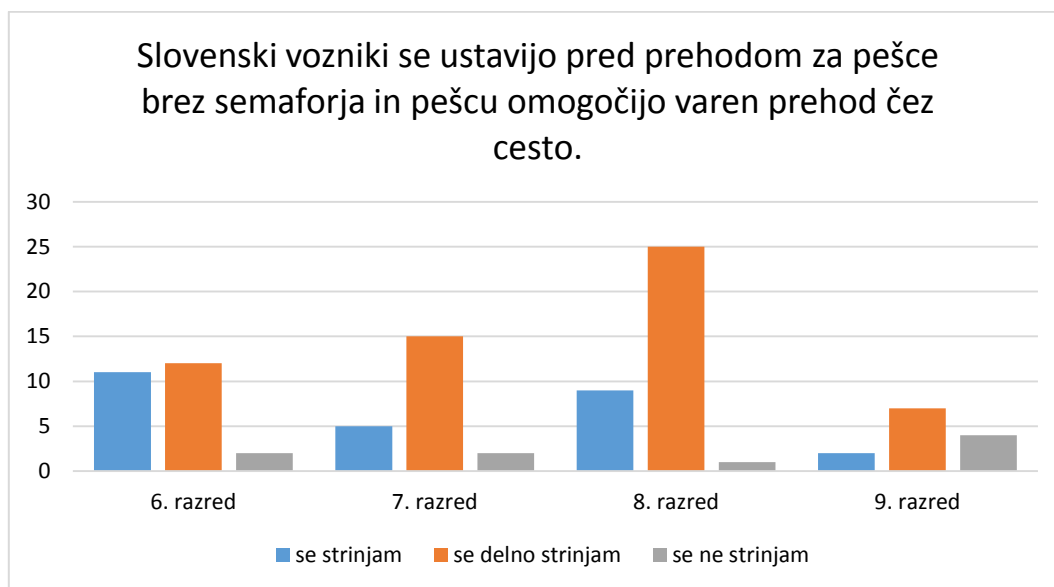
Graf 5: Odgovori na vprašanje: »Kako pogosto hodite po kolesarski stezi namesto po pločniku?« pri osnovnošolkah 6., 7., 8. in 9. razreda.



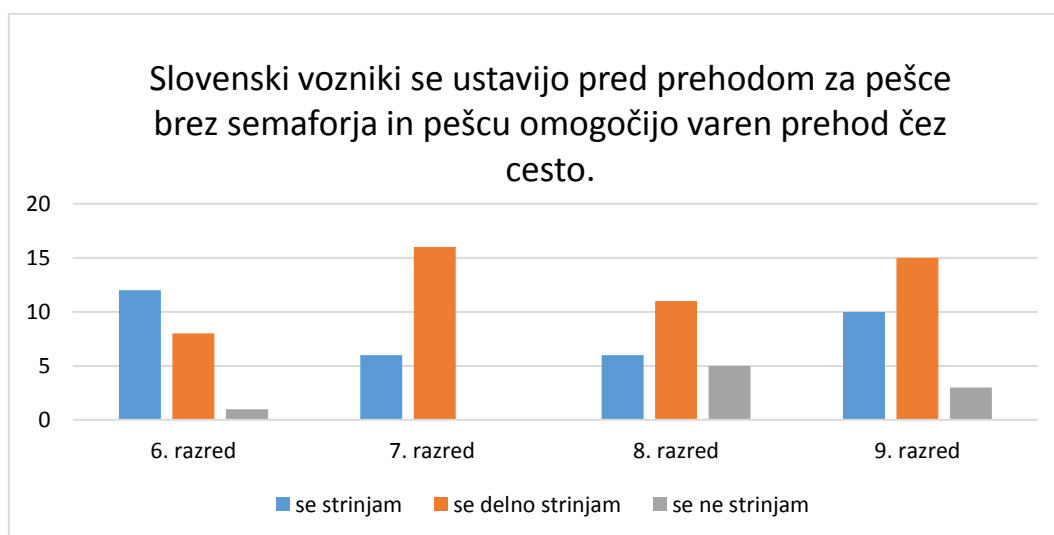
Iz grafov 4 in 5 je razvidno, kako pogosto šolarji hodijo po kolesarski stezi namesto po pločniku. Tudi pri tem vprašanju je večina otrok odgovorila, da včasih hodijo po kolesarski

stezi namesto po pločniku, veliko jih pa tudi nikoli ne prekrši tega pravila. 5 procentov otrok vedno hodi po kolesarski stezi, kadar je to možno.

Graf 6: Odgovori na vprašanje »Slovenski vozniki se ustavijo pred preходом za pešce brez semaforja in pešcu omogočijo varen prehod čez cesto.« pri osnovnošolcih 6., 7., 8. in 9. razreda.



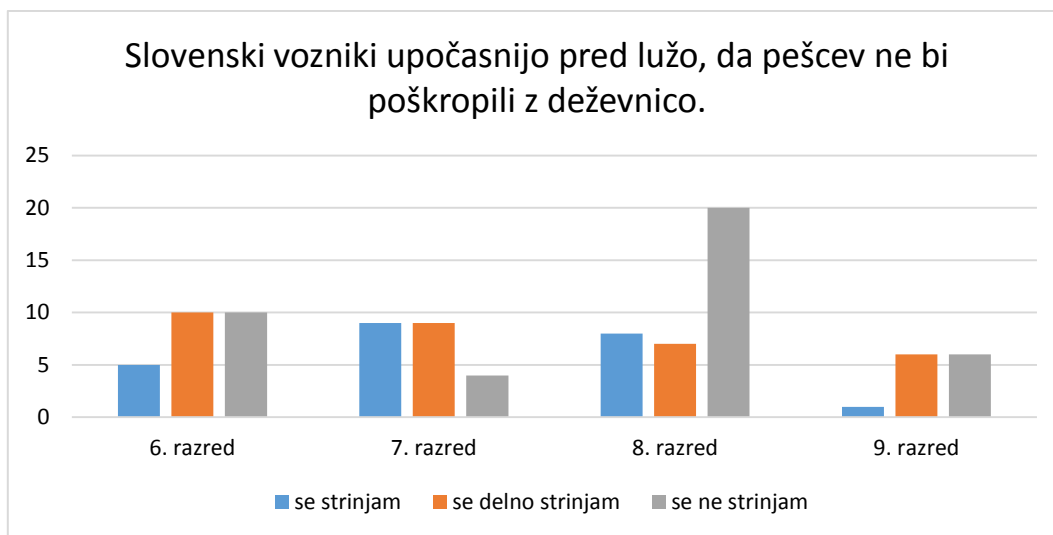
Graf 7: Odgovori na vprašanje »Slovenski vozniki se ustavijo pred preходом za pešce brez semaforja in pešcu omogočijo varen prehod čez cesto.« pri osnovnošolkah 6., 7., 8. in 9. razreda.



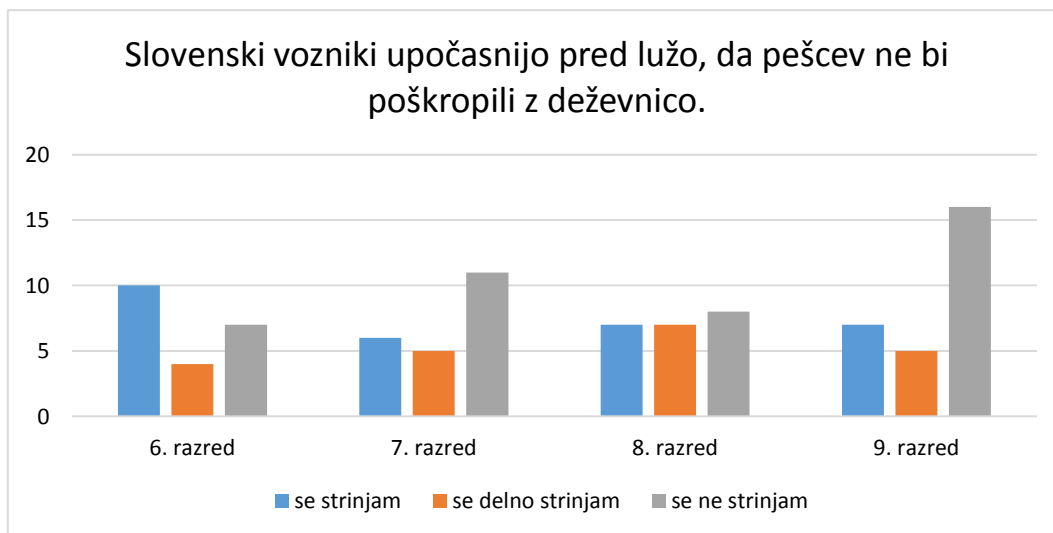
Iz grafov 6 in 7 lahko razberemo, da se šolarji večinoma delno strinjajo s trditvijo, da se slovenski vozniki ustavijo pred preходом za pešce brez semaforja in pešcu omogočijo varen prehod čez cesto. Majhen del se s to trditvijo ne strinja, dobra tretjina pa se s to trditvijo

povsem strinja. Zelo zanimivi so odgovori deklet iz 6. razreda, ki nakazujejo, da se dekleta v veliki večini strinjajo z dano trditvijo.

Graf 8: Odgovori na vprašanje »Slovenski vozniki upočasnijo pred lužo, da pešcev ne bi poškopili z deževnico.« pri osnovnošolcih 6., 7., 8. in 9. razreda.

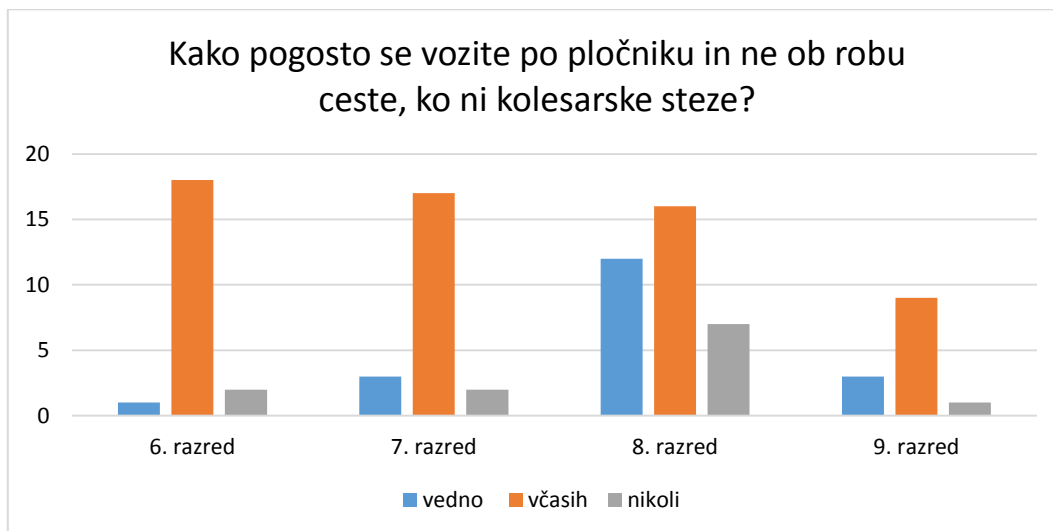


Graf 9: Odgovori na vprašanje »Slovenski vozniki upočasnijo pred lužo, da pešcev ne bi poškopili z deževnico.« pri osnovnošolkah 6., 7., 8. in 9. razreda.

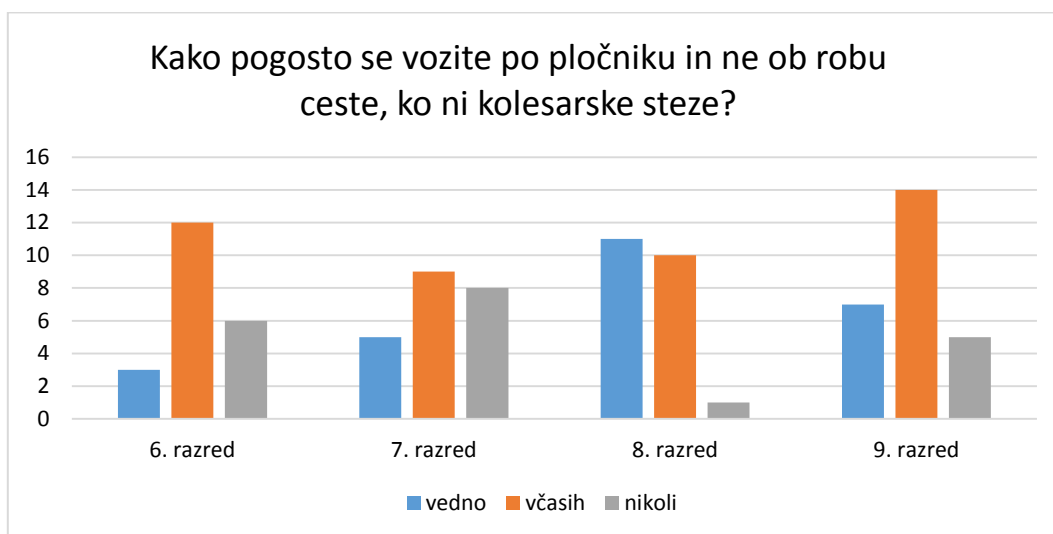


Iz graf 8 in 9 je razvidno, da se večina osnovnošolcev in osnovnošolk ne strinja s trditvijo, da slovenski vozniki upočasnijo pred lužo, da pešcev ne bi poškopili z deževnico. Vendar z rezultatom ankete težko sklepamo o dokončnem mnenju, ker so si preblizu skupaj.

Graf 10: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto se vozite po pločniku in ne ob robu ceste, ko ni kolesarske steze?« pri osnovnošolcih 6., 7., 8. in 9. razreda.

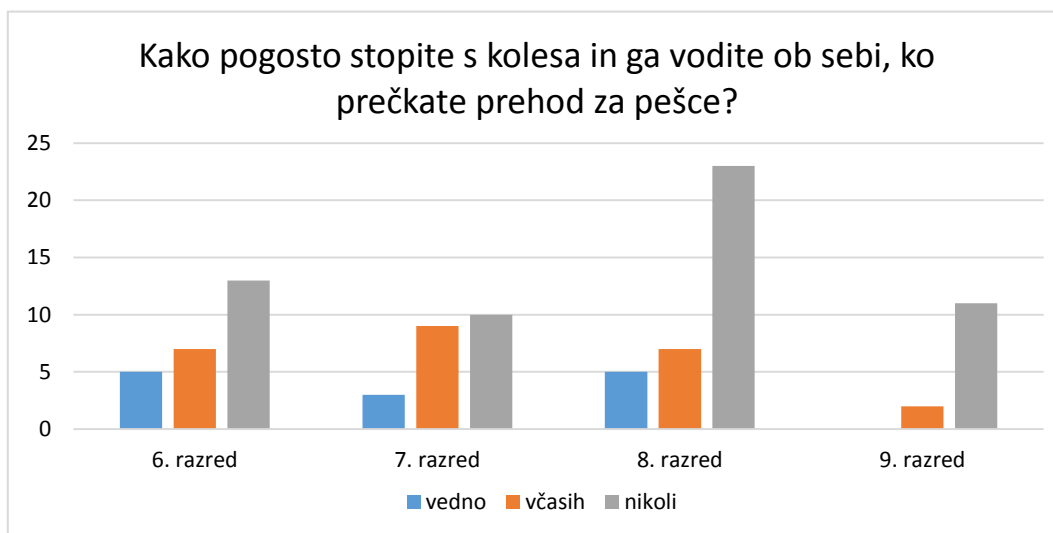


Graf 11: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto se vozite po pločniku in ne ob robu ceste, ko ni kolesarske steze?« pri osnovnošolkah 6., 7., 8. in 9. razreda.

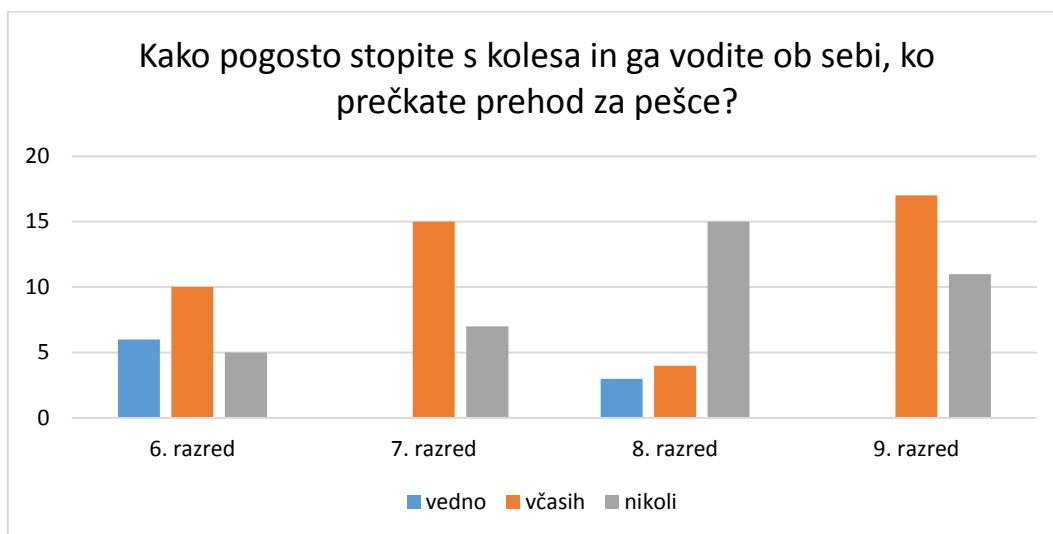


Iz grafov 10 in 11 lahko razberemo, kako pogosto kalesarijo po pločniku in ne ob robu ceste, ko ni kolesarske steze. Spet je večina odgovorila, da včasih prekršijo to pravilo, čeprav jih je v nekaterih razredih veliko odgovorilo tudi vedno in nikoli. Izstopajo pa dekleta iz osmega razreda, ki so večinoma odgovorile odgovor vedno.

Graf 12: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto stopite s kolesa in ga vodite ob sebi, ko prečkate prehod za pešce?« pri osnovnošolcih 6., 7., 8. in 9. razreda.

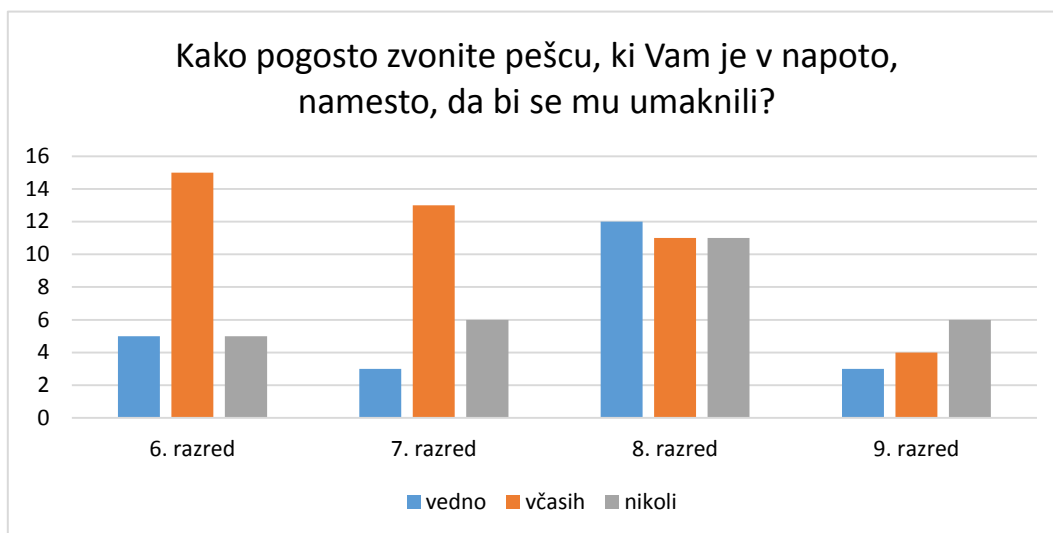


Graf 13: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto stopite s kolesa in ga vodite ob sebi, ko prečkate prehod za pešce?« pri osnovnošolkah 6., 7., 8. in 9. razreda.

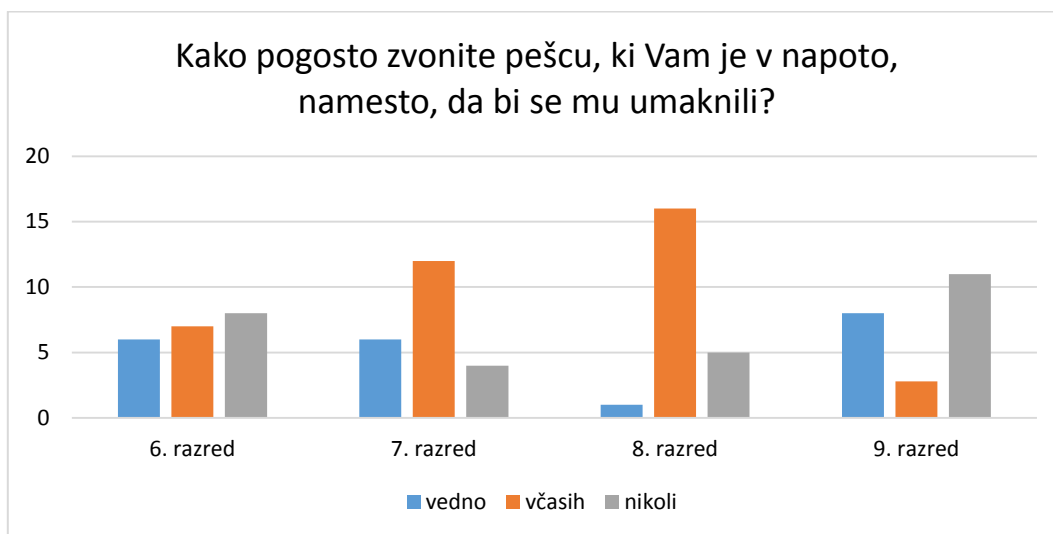


Iz grafov 12 in 13 je razvidno, da se večina osnovnošolcev ne drži pravila, da je treba stopiti s kolesa in ga voditi ob sebi, ko prečkate prehod za pešce. Veliko učencev je odgovorilo tudi včasih, a odgovorov nikoli je več. Zelo malo je tudi odgovorov vedno, a ker jih je tako malo, to ničesar ne spremeni.

Graf 14: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto zvonite pešcu, ki Vam je v napoto, namesto, da bi se mu umaknili?« pri osnovnošolcih 6., 7., 8. in 9. razreda.



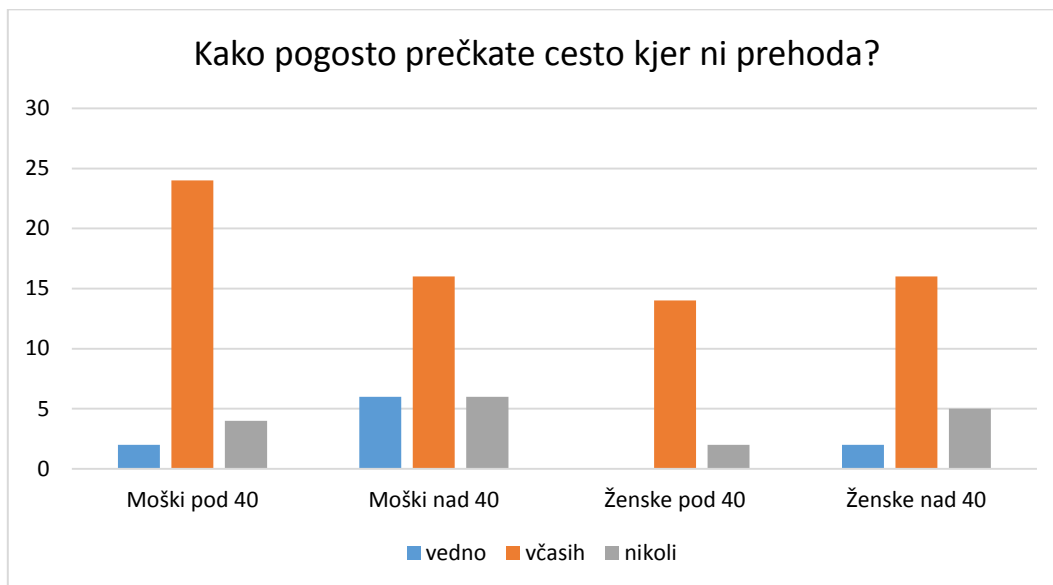
Graf 15: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto zvonite pešcu, ki Vam je v napoto, namesto, da bi se mu umaknili?« pri osnovnošolcih 6., 7., 8. in 9. razreda.



Iz grafov 14 in 15 lahko razberemo, da osnovnošolci večinoma včasih zvonijo pešcem, ki so jim v napoto, včasih pa se jim umaknejo. Veliko jih je odgovorilo tudi, da nikoli, torej da se jim vedno umaknejo. Nekaj jih je tudi odgovorilo, da vedno zvonijo pešcem, fantje v osmem razredu so imeli vedno celo najbolj pogost odgovor.

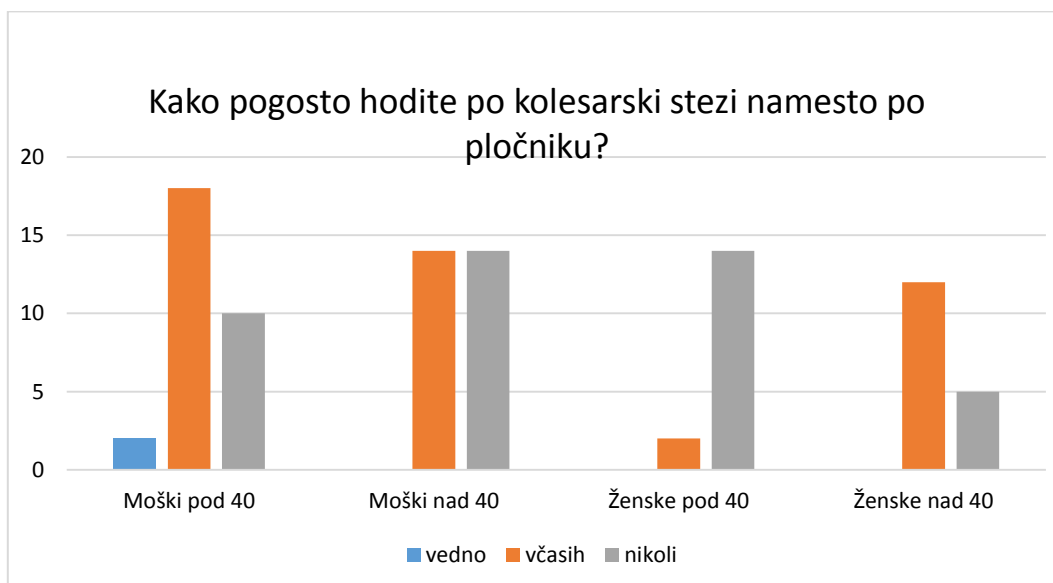
3.2 Odrasli

Graf 16: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto prečkate cesto kjer ni prehoda?« pri odraslih.



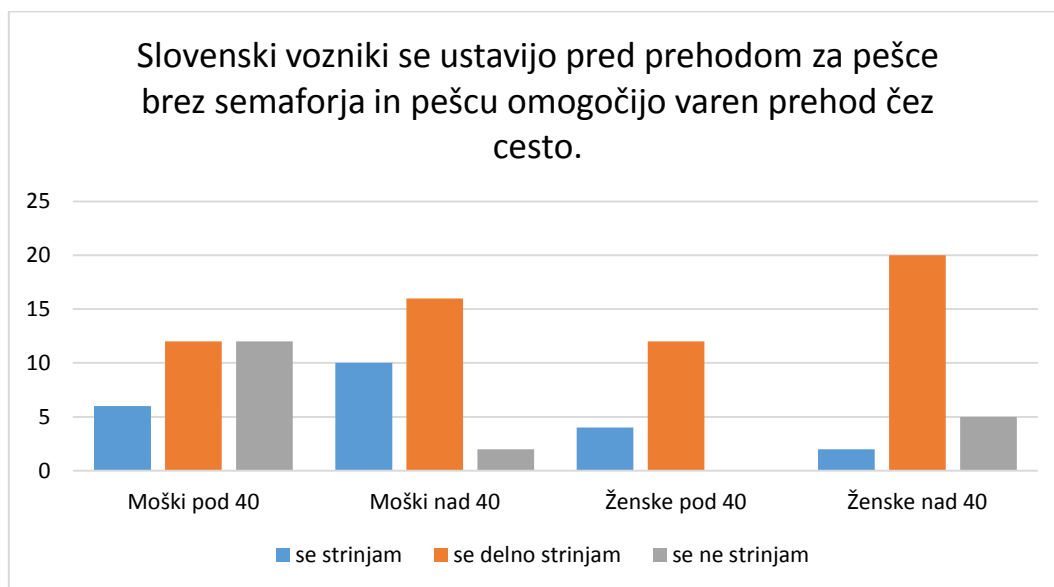
Iz grafa 16 se lahko razbere, da odrasli (ne glede na spol) večinoma včasih prečkajo cesto kjer ni prehoda. Drugi najpogostejši odgovor je »nikoli«, tretji pa »vedno«.

Graf 17: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto hodite po kolesarski stezi namesto po pločniku?« pri odraslih.



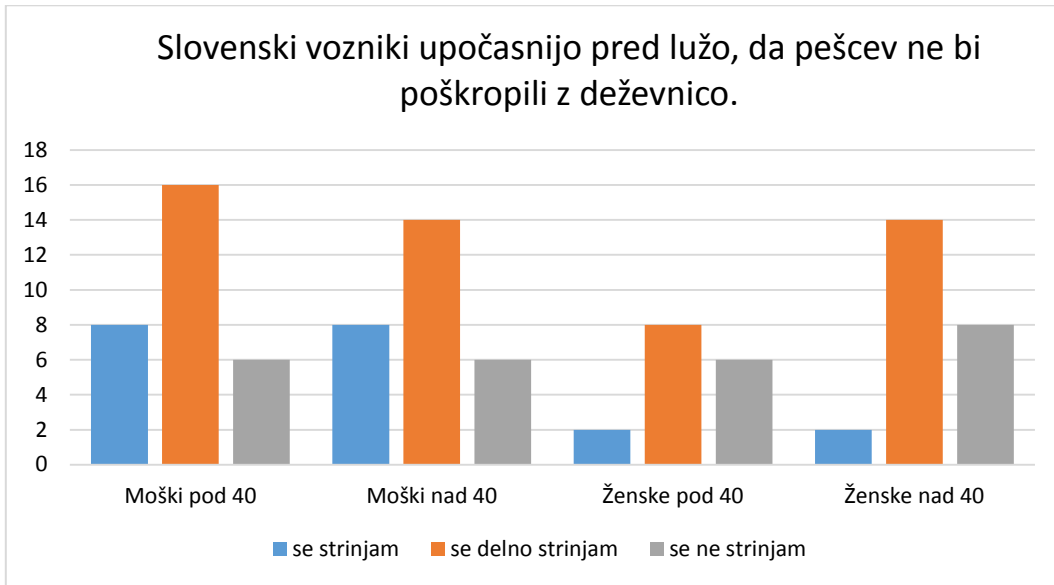
Iz grafa 17 lahko razberemo, da moški pod 40 in ženske nad 40 večinoma včasih hodijo po kolesarski stezi namesto po pločniku, moški nad 40 včasih ali pa nikoli, ženske pod 40 pa večinoma nikoli.

Graf 18: : Odgovori na vprašanje »Slovenski vozniki se ustavijo pred preходом za pešce brez semaforja in pešcu omogočijo varen prehod čez cesto.« pri odraslih.



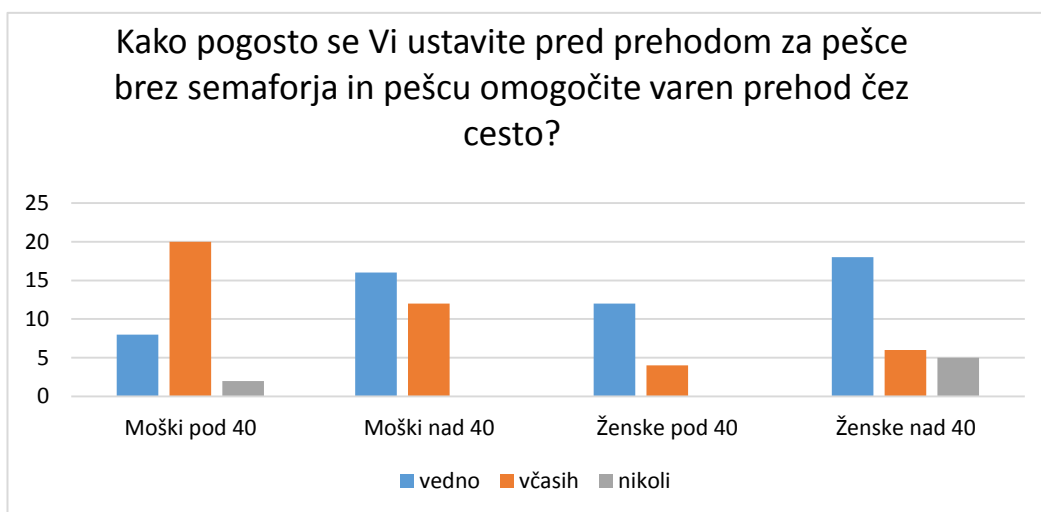
Iz grafa 18 lahko razberemo, kaj odrasli menijo o tem, da se slovenski vozniki pred preходом za pešce brez semaforja in pešcu omogočijo varen prehod čez cesto. Najbolj pogost odgovor je bil »se delno strinjam«, drug najpogostejši odgovor je bil »se strinjam«, najmanj pogost je pa bil »se ne strinjam«.

Graf 19: Odgovori na vprašanje »Slovenski vozniki upočasnijo pred lužo, da pešcev ne bi poškrpili z deževnico.« pri odraslih.



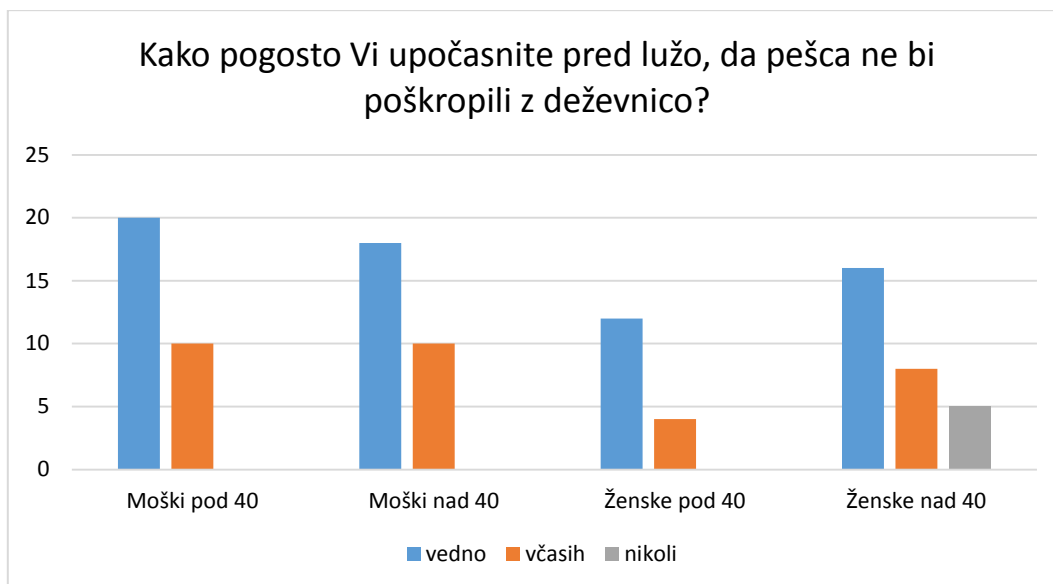
Iz grafa 19 lahko ugotovimo, ali se odrasli strinjajo s trditvijo »Slovenski vozniki upočasnijo pred lužo, da pešcev ne bi poškrpili z deževnico«. Najbolj pogost odgovor je »se delno strinjam«, drugi najbolj pogost je bil »se ne strinjam«, najmanj pogost pogovor je bil pa »se strinjam«.

Graf 20: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto se Vi ustavite pred prehodom za pešce brez semaforja in pešču omogočite varen prehod čez cesto?« pri odraslih.



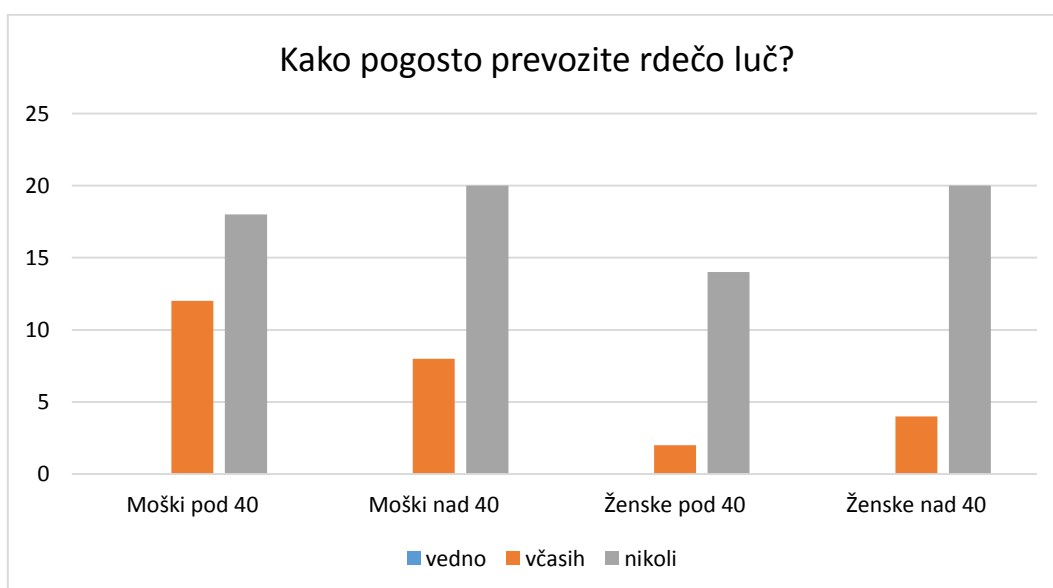
Iz grafa 20 lahko razberemo Kako pogosto se odrasli ustavite pred preходом za pešce brez semaforja in pešcu omogočijo varen prehod čez cesto.

Graf 21: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto Vi upočasnite pred lužo, da pešca ne bi poškrpili z deževnico?« pri odraslih.



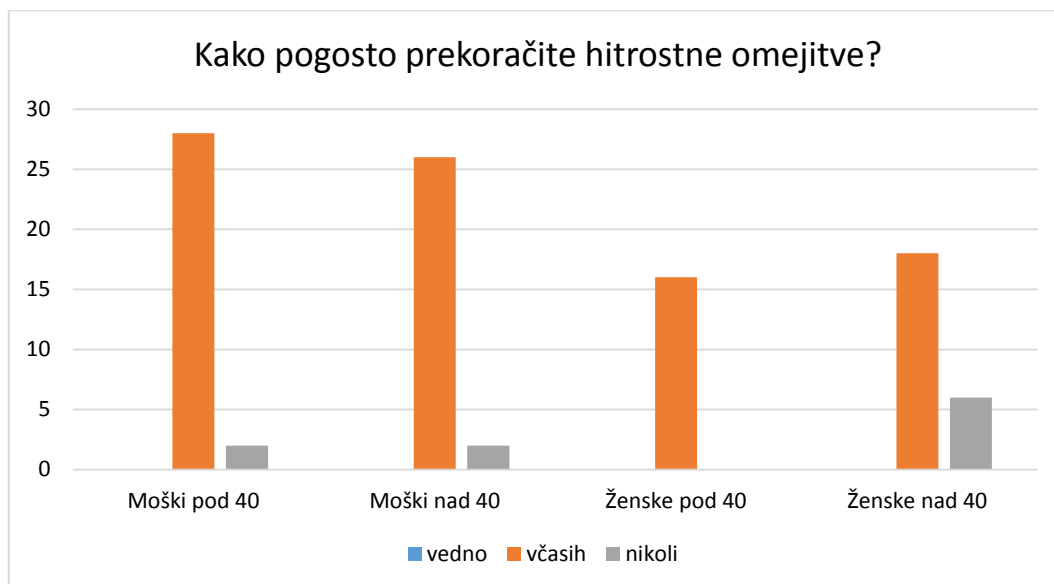
Iz grafa 21 je razvidno, kako pogosto odrasli upočasnijo pred lužo, da pešca ne bi poškrpili z deževnico. Najpogostejši odgovor je bil »vedno«, drugi najpogostejši je bil »včasih«, le nekatere ženske nad 40 pa so odgovorile tudi »nikoli«.

Graf 22: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto prevozite rdečo luč?« pri odraslih.



Iz grafa 22 lahko ugotovimo, kako pogosto odrasli prevozijo rdečo luč. Najpogostejši odgovor je bil »nikoli«, nekateri so pa odgovorili tudi »včasih«. Nihče ni odgovoril »vedno«

Graf 23: Odgovori na vprašanje »Kako pogosto prekoračite hitrostne omejitve?« pri odraslih.



Iz grafa 23 je razvidno, kako pogosto odrasli prekoračijo hitrostne omejitve. Najpogostejši odgovor je bil »včasih«, vsepovsod razen pri ženskah pod 40 pa so nekateri odgovorili tudi »nikoli«.

DRUŽBENA ODGOVORNOST

Namen te raziskovalne naloge je, da opozori na pomanjkanje kulture slovenskih voznikov in drugih udeležencev v prometu. Ker je prometna kultura neločljivo povezana s prometno varnostjo, moramo izboljšati doslednost upoštevanja predpisov, da bi lahko zmanjšali število prometnih nesreč.

ZAKLJUČEK

Z raziskovalno nalogo »Prometna kultura v Sloveniji« sem želel raziskati, kakšna je prometna kultura slovenskih voznikov. Najprej sem se odločil ugotoviti, kaj prometna kultura sploh je. Pri tem sem imel kar nekaj težav, saj je ta pojem zelo obsežen. Ugotovil sem, da je prometna kultura pravzaprav vse povezano s prometom. V teoretičnem delu sem ugotovil tudi, kakšna je prometna kultura iz vidika psihologije, sociologije, vzgoje in izobraževanja ter varnosti.

Nato sem si zastavil par hipotez:

- Mlajši osnovnošolci (6. in 7. razred) se prometnih predpisov pogosteje držijo kot starejši (8. in 9. razred).
- Ženske vseh starosti se prometnih predpisov držijo dosledneje kot moški.
- Vozniki, mlajši od 40 let, se prometnih predpisov držijo redkeje kot vozniki nad 40 let.
- Slovenci imamo negativno mnenje o prometni kulturi slovenskih voznikov.

Te hipoteze sem ali ovrgel ali potrdil. Hipotezo ena sem, sodeč po odgovorih iz anket, lahko potrdil. Mlajši učenci so bolj odgovorni in se bolj držijo pravil v prometu kot starejši. Drugo hipotezo sem tudi potrdil, na podlagi rezultatov pridobljenih z anketo. Ženske vseh starosti so bolj odgovorne udeleženke prometa od moških. Tretjo hipotezo sem, zaradi odgovorov pridobljenih z anketo, ovrgel. Vozniki in voznice pod 40 let so ravno tako odgovorni vozniki kot vozniki in voznice nad 40 let, v nekaterih primerih so še celo odgovornejši. Zadnjo, četrto hipotezo pa lahko samo delno potrdim. Večina anketirancev se je s trditvijo: »Slovenski vozniki se ustavijo pred prehodom za pešce brez semaforja in pešcu omogočijo varen prehod čez cesto,« le delno strinjala (glej grafe 6, 7 in 18). Podobno mnenje so anketiranci imeli tudi o trditvi: »Slovenski vozniki upočasnijo pred lužo, da pešcev ne bi poškopili z deževnico,« (glej grafe 8, 9 in 19).

Rezultati raziskovalne naloge so me močno presenetili. V nasprotju s splošnim prepričanjem, da so mladi precej bolj neodgovorni vozniki od starejših, so rezultati ankete pokazali drugače. Videl pa sem tudi, da so osnovnošolci prometne predpise pripravljani kar pogosto prekršiti. Potrdilo pa se je, da so ženske precej bolj kulturne voznice od moških.

VIRI in LITERATURA

VIRI

Agencija za varnost v prometu RS. (2011). Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa. Pridobljeno na http://www.avp-rs.si/images/dokumenti/SARK/nacionalni_program/nacionalni_program_2013_2022.pdf

Agencija za varnost v prometu. (2011). Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje od 2012 do 2021. Pridobljeno na [http://www.avp-rs.si/avp/avp-si.nsf/0/FD9E1C9AAFAF603CC22578860035AA82/\\$FILE/Nacionalni%20program_3_5_2011.pdf](http://www.avp-rs.si/avp/avp-si.nsf/0/FD9E1C9AAFAF603CC22578860035AA82/$FILE/Nacionalni%20program_3_5_2011.pdf)

Babšek, B. (2009). Osnove Psihologije: Skrivnosti sveta v nas. Celje: Mohorjeva družba.

Berdon, S. (20.10.2012). Za nekatere je cesta še vedno poligon. Dnevnik.si. Pridobljeno na http://www.dnevnik.si/novice/aktualne_zgodbe/1042510092

Brvar, B. (2007). Statistika. Visokošolski učbenik z recenzijo. Ljubljana: Fakulteta za varnostne vede.

Dewey, J. (1997). Democracy and Education: An Introduction to the Philosophy of Education. New York: Free Press.

Haralambos, M. in Holborn, M. (1999). Sociologija: Teme in pogledi (1.izdaja). Ljubljana: DZS.

Hojnik, Ž. (25.10.2012). Prometna kultura. Delo.si. Pridobljeno na <http://www.delo.si/novice/slovenija/prometna-kultura.html>

Izobraževanje (10.5.2012). Sl.wikipedia.org. Pridobljeno na <http://sl.wikipedia.org/wiki/Izobra%C5%BEevanje>

Kešmet, M. (2013). Prometna kultura v sodobni slovenski družbi (Diplomsko delo). Maribor: Fakulteta za varnostne vede

Kofalt, M. (2011). Med teorijo in prakso prometne vzgoje na Osnovni šoli Apače (Diplomsko delo). Maribor: Pedagoška fakulteta

Kluchohn, C. (1951). The Concept of Future. V D. Lerner in H.D. Lasswell (ur.) The Policy Sciences. Stanford: Stanford University Press.

Linton, R. (1945). Present World Conditions in Cultural Perspective. V Linton, R. (ur.) The Science of Man in World Crisis. New York: Columbia University Press.

Lipovetsky, G. (1987). Doba praznine, ogledi o savremenom individualizmu. Novi Sad: Knjižna zajednica Novog Sada.

Markl, M. in Žlender, B. (2011). Prvi koraki v svetu prometa (2.izdaja). Ljubljana: AVP.

48

Pevec Rozman, M. (2009). Etika in sodobna družba. Ljubljana: Založba Nova revija.

Senegačnik, B. (1998). V iskanju izgubljene mere. Ljubljana: študentska založba.

Taylor, C. (2008). Nelagodna sodobnost. Ljubljana: Študentska založba.

The AAA Foundation for Traffic Safety. (2007). Improving Traffic Safety Culture in the United States: The Journey Forward - Summary and Synthesis. Pridobljeno na: https://www.aaafoundation.org/sites/default/files/SafetyCultureSummaryAndSynthesis_0.pdf

Varčevanje pri preventivi v prometu je lahko usodno (14.12.2012). Rtv slo.si. Pridobljeno na <http://tv slo.si/predvajaj/varcevanje-pri-preventivi-v-prometu-je-lahko-usodno/ava2.153038396/>

Vzgoja (10.5.2012). Sl.wikipedia.org. Pridobljeno na <http://sl.wikipedia.org/wiki/Vzgoja>

Zakon o varnosti cestnega prometa. (2008). Uradni list RS, (56/08).

USTNI VIRI

g. Franc Vrtič, načelnik policijske postaje Maribor 2

g. Samo Žerdoner, celjski kriminalist

VIRI SLIK

1, 4.2.2014, 19.28

<http://www.slovenskenovice.si/crni-scenarij/doma/na-ljubljanski-cesti-voznik-zbil-otroka>

4.2.2014, 4.2.2014, 19.28

http://www.sptimes.com/2008/03/03/images/tb_Redlight_450.jpg, 4.2.2014, 19:31

<http://us.123rf.com/400wm/400/400/olivierl/olivierl1204/olivierl120400107/13363432-car-driving-too-fast-by-a-police-speed-limit-monitor-trailer-in-a-residential-neighborhood.jpg>,

11.2.2014, 12.18

https://www.google.com/search?q=pe%C5%A1ec+na+cesti&rls=com.microsoft:en-US&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ei=bDDxUsaGI9L07AbxoICYDw&ved=0CAkQ_AUoAQ&biw=1920&bih=985#facrc=&imgdii=&imgrc=GCnYQnlXteQN2M%253A%3B_fwT wo1Nd1YVJM%3Bhttp%253A%252F%252Fwww.eposavje.com%252Farihiv%252Fimages%252F2010%252F09%252Fostalenovice%252Fresa-prehod-za-pesce-v.jpg%3Bhttp%253A%252F%252Fwww.eposavje.com%252Farihiv%252Fon%252F6960-prehod-za-pesce-zdolska-cesta-resa-krsko.html%3B570%3B266 4.2.2014, 19.35

http://images0.zurnal24.si/slika-_original-1375853683-732695.jpg 4.2.2014, 19.35, 4.2.2014

<http://www.os->

[dekani.si/Galerija/%C5%A0olsko%20leto%202008_2009/1.%20razred%20se%20predstavi/002%20policaj%20na%20obisku.JPG](http://www.os-dekani.si/Galerija/%C5%A0olsko%20leto%202008_2009/1.%20razred%20se%20predstavi/002%20policaj%20na%20obisku.JPG), 4.2. 2014, 18.49

PRILOGA

ANKETA: Prometna kultura v Sloveniji (KOLESARJI)

Spol: Ž M

Razred: _____

PEŠEC

Kako pogosto prečkate cesto, kjer ni prehoda za pešce?

- a) vedno
- b) včasih
- c) nikoli

Kako pogosto hodite po kolesarski stezi namesto po pločniku?

- a) vedno
- b) včasih
- c) nikoli

Slovenski vozniki se ustavijo pred prehodom za pešce brez semaforja in pešcu omogočijo varen prehod čez cesto.

- a) se strinjam
- b) se delno strinjam
- c) se ne strinjam

Slovenski vozniki upočasnijo pred lužo, da pešcev ne bi poškopili z deževnico.

- a) se strinjam
- b) se delno strinjam
- c) se ne strinjam

KOLESAR

Kako pogosto se vozite po pločniku in ne ob robu ceste, ko ni kolesarske steze?

- a) vedno
- b) včasih
- c) nikoli

Kako pogosto stopite s kolesa in ga vodite ob sebi, ko prečkate prehod za pešce?

- a) vedno
- b) včasih
- c) nikoli

Kako pogosto zvonite pešcu, ki Vam je v napoto, namesto, da bi se mu umaknili?

- a) vedno
- b) včasih
- c) nikoli

ANKETA: Prometna kultura v Sloveniji (VOZNIKI)

Spol: Ž M Starost: _____

Kako pogosto prečkate cesto, kjer ni prehoda za pešce?

- a) vedno
- b) včasih
- c) nikoli

Kako pogosto hodite po kolesarski stezi namesto po pločniku?

- a) vedno
- b) včasih
- c) nikoli

Slovenski vozniki se ustavijo pred prehodom za pešce brez semaforja in pešcu omogočijo varen prehod čez cesto.

- a) se strinjam
- b) se delno strinjam
- c) se ne strinjam

Slovenski vozniki upočasnijo pred lužo, da pešcev ne bi poškopili z deževnico.

- a) se strinjam
- b) se delno strinjam
- c) se ne strinjam

Kako pogosto se Vi ustavite pred prehodom za pešce brez semaforja in pešcu omogočite varen prehod čez cesto?

- a) vedno
- b) včasih
- c) nikoli

Kako pogosto Vi upočasnite pred lužo, da pešcev ne bi poškopili z deževnico.

- a) vedno
- b) včasih
- c) nikoli

Kako pogosto prevozite rdečo luč?

- a) vedno
- b) včasih
- c) nikoli

Kako pogosto prekoračite hitrostne omejitve?

- a) vedno
- b) včasih
- c) nikoli